

# FORD ESCORT 1100-1300

„Auto-Revue“, Avstrija

## TEŽKA NOGA SPODNAŠA ZADEK

V zadnjem času se tovarne vsebolj trudijo razširiti program malolitražnih vozil. Tako tudi britanski Ford z množico različic esconta. Povpraševanje je zelo veliko, tako, da jih je vključil v svoj program tudi nemški Ford. Na trg bodo prišli iz belgijskega Genka. Bodo pa nekoliko modificirani angležje.

Ma smo testirali »1100« in »1300 GT«

Razlika med obema modeloma je vidna predvsem v moči motorja. Osnovni model 1100 — ima 45 KM (DIN) pri 5300 vrtljajih — je zelo gospodarno vozilo z dolgo življenjsko dobo. Meritve, ki smo jih opravili pri zelo slabih vremenskih pogojih, so nam pokazale sledeče rezultate: 0 do 80 km na uro — 13,1 sek; 0 — 100 km na uro — 23,5 sek. Kilometer brez zaleta pa smo prevozili v 41,5 sek.

Največje hitrosti nismo mogli natančno izmeriti; je pa med 127 in 129 km na uro, kar je v povprečju tega razreda.

Moč — 76 KM (SAE) pri 5400 vrtljajih — in lastnosti, ki jih nudi GT, so z ozirom na prostornino motorja izjemni.

Pospešek od 0 — 100 km na uro je boljši kot pri vauxhall viva brabham ali NSU TTS. Do 120 km na uro lahko njegove pospeške primerjamo z alfa romeo 1300 GT junior, prav tako tudi vrednost za prevožen kilometer s stoječim štartom.

### Največja prednost eskorta

Največja hitrost, ki smo jo dosegli pri 6500 vrtljajih v minuti znaša 134 km na uro. Motor teče zelo mirno, brez vibracij in šumov. To je posebno pomembno, ker dosežemo z direktno prestavo visoke vrtljaje.

Poraba je močno odvisna od načina vožnje. Tako smo pri vožnji s polnim plinom namerili 13,9 litra na 100 km. Pri smerni vožnji pa nismo presegli 10 litrov na 100 km.

Menjalnik moramo posebej pohvaliti. S prestavno ročico nameščeno pred sedežema lahkotno in hitro prestavljamo. Menjalnik je odlično stopnjevan in omogoča naslednje hitrosti v posameznih prestavah: 40, 70, 107 km na uro.

Lahkotnost in priročnost v gostem mestnem prometu je escontova največja prednost. Volan z zobato letvijo je zelo natančen in lahko teče. Vozilo je občutljivo na bočni veter in ga je pri velikih hitrostih teže voditi naravnost. Krmilni mehanizem dobro duši sunke; vseč nam je bil majhen radjln krog — 8,9 metra.

V ovinkih je escont zelo nevtralen. Kombinacija smehkegas volana in relativno trdega vzmetja, ki ni pretirno, omogoča hitro vožnjo v ovinkih. To lastnost izboljšajo še pasaste gume, zlasti na mokrem cestišču.

Zadnja kolesa rada spodrsavajo, če ima voznik težko nogo, zaradi velike moči motorja in lahkega zadka.

Zavore delujejo odlično in so zelo zanesljive: model 1100 ima bobnaste; GT pa kombinacijo koljuntih in bobnastih s servo napravo.

V celoti je karoserija zelo uspelo zasnovana in nudi dovolj prostora štirim odraslim osebam. Voznik ima težave s sedežem. Težko ga je nameščati in prilagajati, želeli bi tudi; večji nagib naslonjaka za hrbet.

### Za več denarja več muzike

Escort v GT izvedbi ima bolj bogato armaturno ploščo, ki vsebuje poleg standardnih instrumentov še merilec vrtljajev, ampermeter in manometer za olje — vsi so zelo pregledni. Pogrešali smo dnevni števec kilometrov.

Zelo dobro je izvedeno zračenje, ki deluje brez prepaha. Uravnava mo z pomočjo odprtih in armaturnih plošč, ki jih lahko poljubno obračamo. Tudi gretje je zelo izdatno. Reže na karoseriji zadaj so nameščene tako, da je tok zraka usmerjen vedno ob zadnjem oknu; šipa je vedno čista in se ne zarosi. Celoten tokokrog lahko pojačamo z dvostopenjskim ventilatorjem. Pri vseh modelih, vključno GT, ni moč odpreti zadnjih stranskih oken.

Prtljajnik je zelo prostoren, odpiramo ga z enim ključem. Ford je pri Escortu uporabil sistem ključavnice s centralnim ključem. Pogrešali smo ključavnico na desnih vratih, ki bi jo, po naši sodbi, tako vozilo moralo imeti.

GT je serijsko opremljen tudi z žarometi za vzvratno vožnjo.

Ko smo morali med testom menjati kolo, nam je ugajalo, da ga je moč nemoteno vzeti iz prtljajnika.

Na podvožju GT nima mazalnih mest. Motorno olje menjamo vsakih 10.000 km.

